

info DRIVE ジャマガジン

Jamagazine

Japan Automobile Manufacturers Association



JAMA vol.51
2017
[April]

4 月号

写真特集

特集

巻頭インタビュー

東京モーターサイクルショー2017

Jタウン

JARRI、国内初となる自動運転のための
評価拠点「Jtown」をつくらば研究所に新設

長島

聡

「自動運転の現状と今後について」

ロンドン・ベルギー代表取締役社長 工学博士

世界を、ここから動かそう。

BEYOND THE MOTOR

TMS

TOKYO MOTOR SHOW 2017

世界を、ここから動かそう。

クルマの進化は、これからどこへ向かうのだろう。その答えは、きっとひとつではない。もしかしたらそう遠くない未来、クルマという概念は今とはまるで違うものになるのかもしれない。けれど、思い出そう。クルマの本質とは何かを。それは人を動かすものだ。ココロを動かすものだ。私たちの可能性をひろげ、自由にするものだ。クルマが変われば、人やモノだけでなくもっと多くのものを動かせる。社会を前進させ、境界を超えて世界をもっと自由にできる。だからこそ東京モーターショーは、クルマという枠を超えて生まれ変わろうと思う。世界最先端のナレッジがぶつかりあい、新たなイノベーションやビジネスを生み出すイベントへと進化する。時代とともに成長しながらモビリティ産業の次のミッションを指し示す。さあ、回転数を上げよう。あらゆる境界を超えて、クルマの未来を拡張していく冒険のはじまりだ。

BEYOND THE MOTOR

TIMS

TOKYO MOTOR SHOW 2017



第45回東京モーターショー2017

会期：2017/10/27(金)-11/5(日) 会場：東京ビッグサイト www.tokyo-motorshow.com JAMA 

JAMAGAZINE 2017年4月号

発行日 平成29年4月26日
 発行人 一般社団法人 日本自動車工業会
 発行所 一般社団法人 日本自動車工業会
 〒105-0012 東京都港区芝大門1丁目1番30号 日本自動車会館
 広報室・電話番号 03(5405)6119

©禁無断転載：一般社団法人 日本自動車工業会



02

巻頭インタビュー

ローランド・ベルガー代表取締役社長 工学博士 長島 聡氏

「自動運転の現状と今後について」

10

特集

JARI、国内初となる自動運転のための評価拠点「Jtown」をつくば研究所に新設

13

一般社団法人日本自動車工業会・事務局組織の変更について

14

経産省 国交省 内閣府 警察庁

安全運転サポート車試乗会 「高齢ドライバーの事故防止対策」

16

写真特集

東京モーター サイクルショー2017

22

スーパーGT 富士スピードウェイ

24

記者の窓

「ミャンマーの胎動を感じて」 NHK 山田賢太郎

1 ローランド・ベルガー代表取締役社長 工学博士 長島 聡氏

2 自動運転の現状と今後について

3 JARI、国内初となる自動運転のための評価拠点「Jtown」をつくば研究所に新設

4 安全運転サポート車試乗会

5 東京モーターサイクルショー2017

6 スーパーGT富士スピードウェイ

HP <https://supergt.net>



ローランド・ベルガー代表取締役社長
工学博士

ながしま さとし
長島 聡氏 に聞く

自動運転実用化へ
向けた取り組み

自動運転の現状と今後について

自動運転は、交通事故の大幅な低減や、過疎地域での新たな交通手段としての活用など、多くの面で期待されている。業界内外から大きな期待が寄せられる一方、事故の際の責任など、現行法での対応や改正も視野に入れた議論も進められつつある。自動車産業を始め、市民が一体となった自動運転技術の社会実装が進む中、自動運転の今後について、株式会社ローランド・ベルガーの長島聡社長に話を聞いた。

「自動運転が注目されています。実用化に向けた開発状況はいかがでしょうか」

自 動運転は認知、判断、操作の3つで実現します。

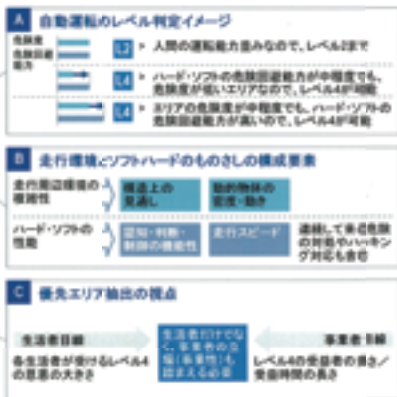
認知の部分では、センサーやGPU(画像処理装置)などのハードの性能やAI(人工知能)によるアルゴリズム等の進化により、高精度な認識ができるようになっていきます。操作については、ブレーキやステアリングといったアクチュエーターに信号を送って制御するという仕組みそのものはこれまでと変わらないのですが、今後は人を超える操作スピードを実現するために、アクチュエーターの反応速度を高めることが求められていくと考えています。

判断の部分はまだまだ多くの課題がある状況です。判断性能の定義もその二つです。例えば、判断性能は、好天でも車もほとんどいない見通しのよい田舎の道路を自動運転できるというのと、人や自転車そして車が所狭しと行き交う都市部を自動運転できるというのでは、全く異なるはずですが、判断性能の明確な定義は存在しません。各

走行環境の危険度を、車両側の危険回避能力がどれだけ上回っているかで、可能な自動運転のレベルを定義することで、合意形成が進む

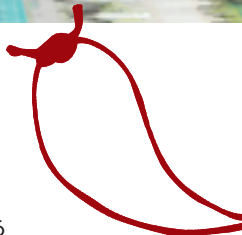
基本的な考え方

- 現状の自動運転の議論は車両の機能に偏重、次に、合意形成が難しい状況
- 本質的には、走行環境と車両のソフト・ハードとのマッチングで、可能な自動運転レベルが決まる
- この概念に基づき、走行環境とソフト・ハードのものさしを定義して、戦略的に自動運転可能エリアを広げた者がグローバルリーダーとなる



【ステップ】

- ① 走行周辺環境の複雑性とソフト・ハードの性能の定義
- ② レベル4が可能なエリア/時間帯の特定
- ③ レベル4を迅速且つ着実に広めるための優先エリアの輸出
- ④ 優先エリアからの戦略的なエリア展開の育成・推進



社が開発している自動運転車が

どういった状況で

あれば自動運転が
可能であるかということ
を上手く説明できないのです。

法規制などを取り払えば、現存する自動運転車の判断性能でも、全ての場所での自動運転は無理ですが、一定程度の複雑な道路環境までなら自動運転ができるのです。それを明確に定義しておけば、判断技術の進化につれて、自動運転できる場所を徐々に広げていくことができると思っています。

センサーをはじめ、自動運転を実現するための要素技術はどんな進化をしてきたのでしょうか

以前はLIDARができてきたり、センサーではミリ波の周波数が変わったりといった進化がありました。ここ最近、ハードでの原理の見直しといった大きな進化はあまりみられません。現在は各種センサーの低価格化が進んでいます。メカレスのLIDARなどがその

一例です。最も大きく進化を遂げているのはGPUの性能とディープラーニングだと思えます。これらによって認識能力が大幅に向上し、既にバイクと自転車といった類似したもの、人であれば年齢なども正確に見分けることができたり、多数のもの動きを一度に把握できたりするなど、より細かく正確な認識ができるようになってきました。

ソフトの進化によって自動運転技術は、より実用化できるレベルに進化するのでしょうか

はい。間違いのないと思えます。AIの学習を加速させる教師データが増えれば増えるほど、アルゴリズムの精度は高まるでしょう。とはいえ、ハードでできることがなくなるといふことではありません。自動運転車で安心・快適な乗り心地を実現するため、制御(ソフト)を工夫することも重要ですが、ハードそのものの素性がいいことも大切です。(進化に向けて)どちらの伸び代が大きいかわかるとソフトに軍配が上がるのですが、これから先5年、ハードの

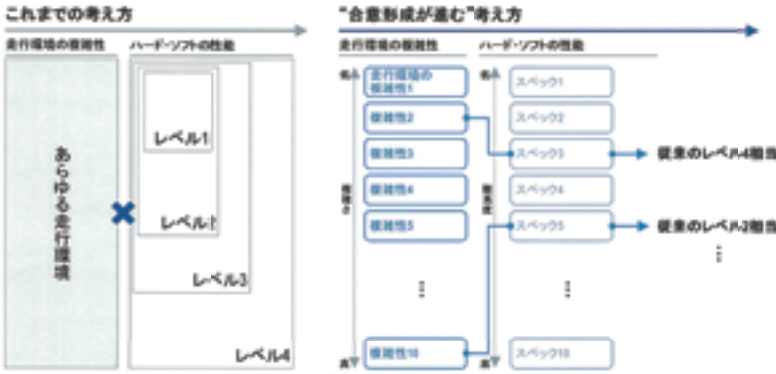
伸び代がなくなるのかということ、そうではありません。ハードの面で改善できる余地はまだまだあるはずですよ。

新たに定義付けられた自動運転レベル5は、いつごろ実現するのでしょうか

最近、自動運転技術のレベル分けが見直され、レベル1~5という定義が使われるようになりましたが、この定義自体が自動運転を分かりにくくしているという気がしています。先ほどの田舎の道路環境の話で、今の車でも自動運転できる場所があるはずだという話をしました。では、そこを走ることができる自動運転車のレベルはいくつでしょうか。私はレベル4もしくは5だと思えます。ただ、田舎で見通しの良い道路を無人で走れたとしても、都市部の道路を無人で走行することはもちろん難しいはずですよ。この車は都市部ではレベル3ですらないかも知れません。どの道路でも自動運転できるわけではないけれど、一部の道路では無人運転できる場合、レベルはいくつと定義すればよいのでしょうか。道



各走行環境の複雑性に、異なるハード・ソフトの性能を適応させることで、限定された地域における従来レベル4の早期導入も可能



ローランド・ベルガー代表取締役社長
工学博士 **長島 聡氏に聞く**

路環境や周辺の人や物体の数、周辺を走行している車両の速度なども含めて定義しなければ、レベルの定義付けはできないはず。道路環境や周辺環境などを定義した上で「この車はこの場所であれば無人運転できるとか、そういう議論が求められていると思います。そうでなければ、どの水準にある自動運転車がレベル5なのか全く分からなくなりません。まずしっかりと「ものさし」を作らなければなりません。

「**どういった「ものさし」が必要になるのでしょうか**」

た とえば、ハード、ソフトなど、車両の危険回避能力と、道路環境の危険度の2つのものさしで、それぞれ10段階くらいあるイメージです。危険回避能力1の車両であれば、時速10キロ以内であれば周辺の人やものを全て避けられるといった定義が求められると思います。道路環境の危険度3であれば、歩車分離かつ交差点に死角がないといった感じ。こういった定義の仕方に

変えていかなければ「あの車は易しいところだけ走って事故を起こさないけれど、自分たちが開発した自動運転車は厳しい条件のところをたくさん走っているから、我々の自動運転車の方が性能は良い」といった消費者には分かり難い議論になりかねません。欧米もこうした論点の整理ができていません。この定義付けは日本が主導していくべきところではないかと思っています。

この定義に基づいて検討を進めていくと、例えば、このエリアの道路環境は、危険度3が大半で危険度7という部分が一箇所あるといったことが見つかります。そうしたら、それを道路インフラの整備や、交差点での歩車分離を徹底することで、危険度3にしていくという対応が取れます。そうすれば、危険回避能力の低い車でも無人運転が可能エリアが増えていくのです。

「**様々な道路環境を定義付けするのは難しいのではないのでしょうか**」

要 は、ぶつからないことが大切なのです。ぶつかる

可能性のある相手が、どれくらい存在するのか、相対速度はどのくらいか、相手がいることを認識できているのか、操作により衝突を回避できるのか、ということが分かれば良いのではないのでしょうか。車の危険回避能力や道路環境の危険度の表現の仕方はいろいろあると思いますけれど、ものさしは作れるはず。です。

「**自動運転が本格的に普及する時期はいつごろと予想していますか**」

も のさしを明確にできた前提の世界であれば、自動運転というのはいくらも始められると思っています。例えば、私有地である石油化学のプラントでは、作業者が横断歩道を渡る際、指差し呼称して安全を確認します。そこで時速10キロの自動運転車を通行することなら今すぐにでも自動運転はできるでしょう。駐車する時間をゼロにできるというメリットもあります。受容性が高く、難易度の低い環境で自動運転を成功させて、社会的な受容性を高めていくことが大事だと思います。

走行周辺環境の複雑性及びハード・ソフトの性能の相対比較により、“真の自動運転レベル”を定義



ます。レベル5も狭いエリアでなく、やろうと思えばすぐにできます。2020年、2030年にレベル5の自動運転車が二気にてくるのではなく、車の危険回避能力の進化や法規制、交通インフラなどの整備と共にレベル5のできるエリアが広がっていくというイメージが正しいと思います。国の方でも、こうしたやり方がやっぱり大切だよなというところで動き始めています。

商用車での自動運転の実用化
— 商用車での自動運転の実用化については、いかがでしょうか

商 用車の場合、自動運転を実用化することによる事業インパクトやコストインパクトが求められています。隊列走行がいい例だと思っておりますが、運転者不足の解消や後続車両の燃料消費抑制を期待しています。物流業者の場合、実際の収益に直結するのです。また、商用車は、どのルートを走行するのか、速度は何キロで走るのかといった一定のルールに従って、しかも訓練されたドライバーが運転するので、運転支援や半無人運転の導入に対するハードルがかなり低くなります。不特定多数を



想定した最悪のシナリオへの対応がいないのです。さらに、商用車なら100台を一度に購入するケースも多く、自動車メーカー側も自動運転や運転支援の開発に投じたコストを回収しや

すい。物流会社の人員不足は社会的な問題になっているので、政府の支援も期待できます。したがって、メーカーと物流会社のWin-Winとなる部分から実用化が進むと考えています。



「自動運転が普及する上での課題はありますか」

「一般の車のオーナーがどこにでも乗って行ける自動運転車の普及という意味なら多くの課題があります。まずセンサーに関して、ある密度を超えた無数の物体検知が今はできません。速度が速いとなおさらできない。この解決策として、車間や路車間通信を活用するとしても場合によっては、一定エリアでの通信量が膨大となり、処理が追いつかず通信の遅延を引き起こすケースも考えられます。どの道路環境で自動運転を実用化するかによって普及に向けた課題は大きく変わってきます。全ての道路環境でと言われると、センサーの技術レベルも通信インフラも、アルゴリズムの性能も足りない状況です。衝突しないため、距離と相対速度をどの水準にすれば避けられるかというのは、反応速度に関係します。これまでは、機械が人間の反応速度に追従できればよかったのですが、人が登場しない世界では全てを機械が制御するので反応速度はもっと短くできるはずですよ。そういう究極の世界に対

応していくためにはハードですら進化が必要があるのではないのでしょうか。

「センサーで検知できない部分を補うため、路側のインフラ整備に期待する声もあります」

先 ほどの道路環境の危険度

で言えば、インフラと協調してバーチャルに見通しをよくして危険度を下げることになります。これをどの道路で実現するかは難しい議論ですが、車側の一時停止でも同様の効果は得られるので、通過スピードを落としたいくない一部地域で良いと思います。ただ、見方を変えれば、インフラ側の支援でドライバの死角をなくしたからといって交差点で時速50キロを出しても良いことになるのかという問題もあります。これは人間の運転を超えることをやろうとしているわけですよ。人間のように右左折の確認ができればいいのではないかという議論もある中で、本当にそこまでやるべきなのでしょうか。つまりは自動運転に何を求めるかが重要なことです。

東京都心部から少し遠くまで



車で移動する場合、途中で時速60キロ出してもストップ＆ゴーがあるので平均時速は20キロ程度と言われています。それなら究極の話になります。信号をなくしてずっと時速20キロで走れる環境にすれば事故はほとんど起きないでしょう。やはり何のために自動運転を実用化するという目的が大切です。時速40キロで無人運転をするので

あれは課題は多いのですが、時速20キロでいいとすればインフラを変えれば良くなります。ただ「時速20キロじゃなくて40キロで2分の1の時間で到着したい」、「自由に気持ちよくドライブしたい」など個人のニーズは様々で、そういうバリエーションも必要です。都市づくりや移動そのものの定義も関わってきますし、どのくらいのバリエーショ

ンを持たせるかによって必要なインフラも変わってきます。

―自動運転の実用化による車両価格への影響はどう予想されますか。消費者はどの程度なら許容すると思いますか

車

を所有するコストという観点で考えると(自動運転車はある程度高くなるでしょう。ただ、手動運転の今の車は動いている時間よりも(駐車場などに)停止している時間の方が圧倒的に長いのが現状です。なので、運転手が無人の自動運転車を有効活用すれば、仮に車両価格が倍になったとしても、タクシーよりも移動コストは安くなりません。移動するための無人タクシーとしてタクシー会社所有するところから考えると、大きな影響はないでしょう。また、個人所有であっても自分でも運転でき、無人で「駐車場に停まってこい」と命令するこ



ともできれば、特に高級車ユーザーはより高いお金を払うでしょう。飲酒した後も、無人運転

ならタクシーや代行を呼ばなくても自分の車で帰れますから。大衆車ユーザーも、無人運転できるとなれば、タクシーや電車などの他の移動手段にお金を使わなくなるはずなので、ちょっと高いけど車両を購入する人も出てくるかもしれません。

もちろんコストは安ければ安いほど台数は出ると思います。ちょっと良いものに乗ろうかなという、追加のお金が少なければ少ない方が自動運転車に移行する人が増えるはずですよ。50万円とか、何十万円を追加すれば自動運転になる。こんな程度がいいと思います。何百万円も必要となると、ちょっと抵抗があるでしょう。

―自動運転に関する技術開発競争は世界的に激化しています。現在の日本の位置づけはいかがですか

欧州系の自動車メーカーやメガサプライヤーの躍進が伝わってきますが、日系とそれほど大きな差があるとは思いません。欧州も米国も、基本的にサプライヤーが作った最先端の部品を組み合わせてアルゴリ

欧

ズムの学習をさせています。GPUは日本勢を含めてほぼNVIDIAを使っています。単眼カメラはMobileyeです。このため、アルゴリズムの競争力は、主にどれだけ走行データや地図データを持っているかに左右されます。日系はコネクテッドカーの普及を加速させると共に、国内に留まらず様々なメーカー間でのデータ共有を進めていくことが重要だと思っています。

日本にも(欧米メガサプライヤー並みに)広い範囲で取り組んでいるサプライヤーが数社あります。一方、他のサプライヤーも様々な要素技術を開発しています。自動運転で衝突を避ける能力を強化する際にもまだまだ要素技術を鍛えなければならぬからです。モノからコトへの転換はともすると華々しく聞こえますが、それはベースの要素技術があつた上での話。センサーやアクチュエーターがしっかりしていなければできないものもできません。そういった技術の層が厚いという点で日本が目指されるはずですよ。宇宙関連技術も日本の技術が数多く採用されてい

ます。近未来に日本の強みが証明されていくことになるのだと思います。

―欧米ではベンチャー企業の存在が目立ちます。

米 国では、株式投資やベンチャー投資で成功した人がたくさんいます。10個のスタートアップのうち何個か成功すればよいという感覚の持ち主も多く、これがベンチャーを数多く生み出している背景の一つです。一方、欧州は技術者のトップがベンチャーを立ち上げるケースが多いように思います。また、欧州は産官学連携も上手く、良い技術を持つベンチャー企業があると、多くの企業、研究機関や大学が集結してエコシステム(生態系)を作ります。日本ではこうした一体感があまりないと感じています。

―自動運転技術で日本がリードできる分野はどこでしょうか

人 に乗っていることを前提にして人の運転の「抜け」(ミス)「みだいなものを指摘してくれる思想だと思っています。こうした考え方はすごく面白い



し、運転がもつとどうまくなりた
いと思う人が増えるのではない
でしょうか。人がやっていること
を取り除く無人運転車の開発に
運転で人の能力を高めていこう
という感覚で取り組む企業もい
ます。私個人としては、人の能力
を高める方が好きです。最終的
に車の運転能力が人に必要なの
かはわかりませんが、電車を運
転する能力が一般人に必要な

のと同じだと決めつけるのは
車のパーソナル性や楽しさを考
えるとかかなり悲しい気がしてい
ます。

—完全自動運転と運転支援との
違いはどこにあるとお考えです
か

完

全自動運転と運転支援

の違いは、最終的に商品
化する際、ドライバーとのイン
タラクション(相互作用)をどう
設計するかということだと思
います。人の運転をより上手く
引く張ろうとするHMI(ヒュー
マン・マシン・インターフェイス)
と、人の手をわずらわせないた
めのHMIでは思想が全く異な
るはずです。使っている認知判
断・操作みたいなところは同じ
だとしても、HMIで差が出る
のではないのでしょうか。

自動運転では、確率的に極め
て失敗がゼロに近くなっていく
と言われます。ですが『極めて』
を評価するのは困難です。そう
した中では、運転支援によって
人の運転能力を高めようという
考え方が良いと感じます。自分
に実感がないものを安全だと言
われても怖いのではないでしょ

うか。要は慣れの問題と言われ
てしまいうのですが、私は命を
預けるものに手触り感を持たな
いというのは抵抗があります。
自動運転が普及していく初期の
段階では、運転支援の考え方の
ほうが受け入れられやすいので
はないのでしょうか。

—自動運転で日系企業の技術力
が進んでいる分野はありますか

ス

テレオカメラは日本が進
んでいる領域で、今後も

まだまだ期待できます。また、
障害物を避けるまでの反応速
度、ハンドル切れ角など、ハード
の回避能力を高める技術で、ま
だまだ日本は先を進める可能性
があると思います。また、日本は
自動運転の成功事例もつくりや
すい国だと思えます。自動運転
は、残念ながら失敗事例があつ
た瞬間に、おそらく大バッシング
が起きることが予想されます。
日本人はルールをきちんと理解
し、守る人の集まりなので、試験
して成功に導くには素晴らしい
環境であると思っています。

—自動運転の実用化において
は、保険制度や交通事故の責任

の所在はどうなりますか

保

険料はまず今より高くな
る方向にいくでしょう。

その理由は単純で『どのくらい
の確率で事故が起こるか』とい
う点が分からず、事故の事例が
たくさん揃う、もしくは事故を
起こさない確率が一定レベルを
超えるまではリスクプレミアム
が必要になるからです。自動ブ
レーキなどは、実際に衝突事故
を減らせる効果があるので保険
料は下がる方向になっていま
すが、無人運転に近くなれば近
くなるほど、確率が見極められ
ない見切り発車になるかもしれ
ません。全ては確率論なので、事
故が発生する確率はゼロとは言
えませんが、経験が蓄積されたら
少しずつ保険料は下がると思
いますが、一時的には上がるでし
ょう。

事故の責任では、無人運転の
場合、最終的に完成車メーカー、
つまりハード・ソフトウェアコリス
ムをつくったところが責任を持
たざるをえないでしょう。欧州
の自動車メーカーの幹部が自動
運転車の事故責任を持つと明言
しましたが、オペレータとして
の役割も持つのであれば、基本

的にそれが正しいと思います。メーカーがオペレータにならないう場合は、オペレータとなった会社がメーカーに製造物責任（PL）を問うという方向になっていくと思います。

—自動運転車でのサイバーセキュリティ上の課題についてはどうお考えですか

こ ういうことを言つと身も蓋もないのですが、注目されたら破られないものはありません。注目されないことが一番大事です。世界中にいる最高のハッカーが束になってかかってきたら、たぶん（完全に防御するのは）無理なのではないですか。結局いたちこっこですし（ハッキングを）ゼロにはできません。こういう中で、象徴的にあれを攻撃したら面白いと思われないうことが重要です。それから当たり前ですが、車は人の命を運ぶものなので、常に最新のセキュリティを使っていかなくてはなりません。また、ハードだったり、ソフトだったり、アーキテクチャーだったり、セキュリティを守るアプローチは技術的にいくつもあるので、それをどれだけ組み合

わせて強固なものにするかも重要です。最高のハッカーがハッキングしようとしても時間がかかるようにするとか、ハッキングされたらすぐ分かり対処できるとか、そつした取り組みも合わせて実装していかねければなりません。

—今年開催される東京モーターショーでは、自動車メーカーの世界最先端のテクノロジがお披露目されます。期待することはありますか

自 動運転であれば、まず実証実験が世の中で一番たくさん成功している国を宣言してほしいと思います。もちろん実証実験の成功だけでなく、前述の車の危険回避能力と道路の危険度の、ものさし、つくりにきちんと活かしていくことが極めて大事です。難易度の低いところできつかりと成功させながら、自動走行ができるエリアを広げるため、どうすれば良いかを考えることです。危険度7や8の道路を走行するのなら、危険回避能力がこう高まらなければいけないとか、道路のこの部分を整備すれば今の車でも走行

できるエリアが増えるといったことを整理していくのです。そして実証実験の結果をつなげて「こういう道路環境でこういう危険回避能力をもった車なら成り立つ。これをコピーできる場所はどこか」というアプローチをとっていく。最終的には日本中が、いろんなバターンで埋め尽くされるようになってほしいと思います。

—自動運転技術で将来的に実用化して欲しい技術はありますか

私 は運転するのが好きなので、スポーツモデルでドリフトを教えてくれる自動運転車が欲しいです（笑）。運転技量の高い人の運転感覚を体感して、最終的にはそつという運転身に付けたいのです。例えばF1レーサーだった故アイルトン・セナ選手の運転は誰も教えてくれないし、教えられないでしょう。でもなんとか過去の走りデータを化してもらい、ぜひ体験してみたいものです。こうしたことが自動運転で体験できたら車ファンももっと増えるのではないのでしょうか。

profile



ローランド・ベルガー代表取締役社長 工学博士

ながしま さとし
長島 聡

早稲田大学理工学研究科博士課程修了後、早稲田大学理工学部助手、ローランド・ベルガーに参画。

自動車、石油、化学、エネルギー、消費財などの製造業を中心として、グランドストラテジー、

事業ロードマップ、チェンジマネジメント、現場のデジタル武装など数多くのプロジェクトを手がける。特に、近年はお客様起点の価値創出に注目して、日本企業の競争力・存在感を高めるための活動に従事。

自動車産業、インダストリー4.0/IoTをテーマとした講演・寄稿多数。近著に「日本型インダストリー4.0」（日本経済新聞出版社）。

- 1 つくば研究所の模擬市街地を刷新し、Jtownを新設した
- 2 特異環境試験場は屋内で様々な天候が再現できる
- 3 特異環境試験場の内部
- 4 霧が出始めると数分後には、70メートル先にある対向車や、30メートル先にある標識や信号は見えなくなった



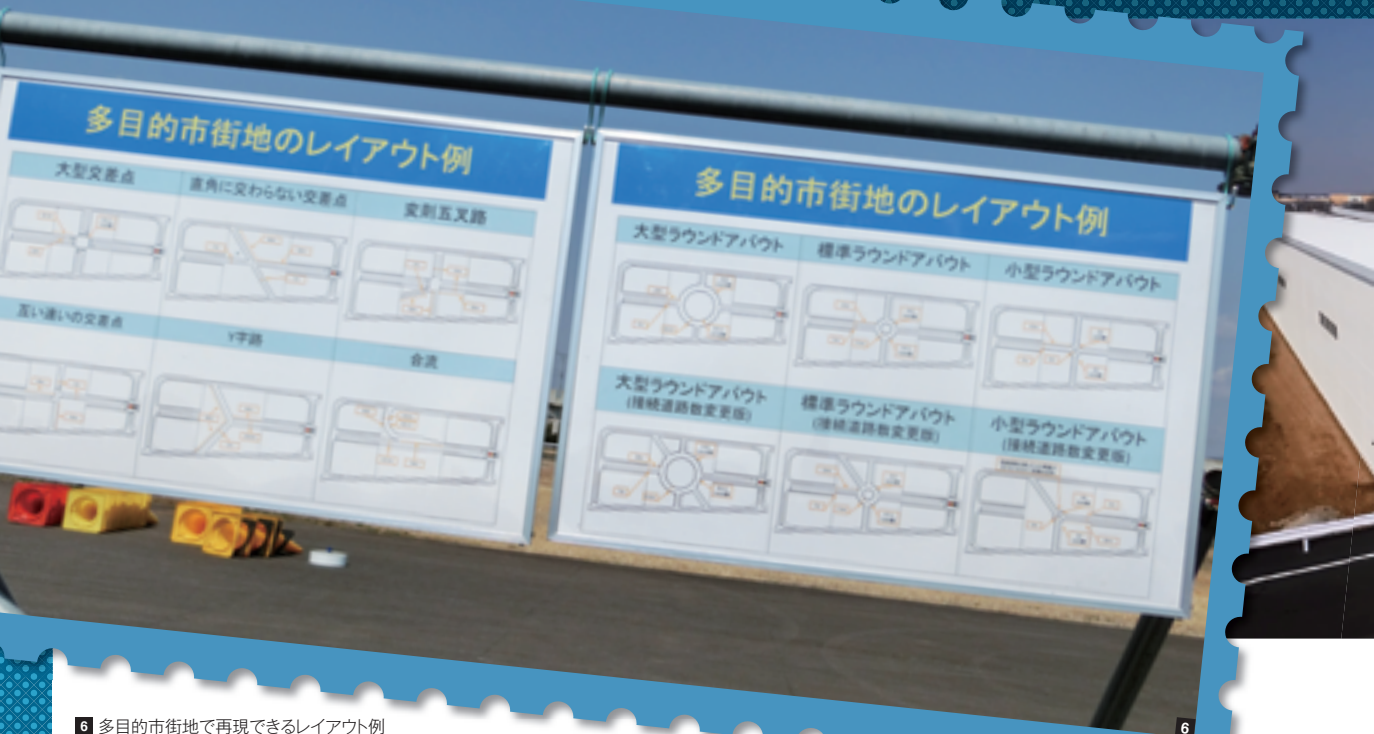
5 雨の中での試験も可能

日本自動車研究所（JARI）は4月1日、つくば研究所（茨城県つくば市）に新設した自動運転評価拠点「Jtown（Jタウン）」

JARI、国内初となる自動運転のための評価拠点 「Jtown」をつくば研究所に新設

を稼働させた。国内初となる自動運転車のための本格的な試験場で、雨や霧などの天候や複雑な交差点形状、通信環境といった実際の交通環境で起こりうる状況を再現できるのが特徴だ。JARIはJタウンを産官学連携による自動運転技術の協調領域の課題解決や、試験・評価方法の確立に役立てるとともに、培った知見を自動運転の国際的なルールづくりにも活かしていく考えだ。

世界的に開発が加速している自動運転技術。しかし、開発した車両や技術を実際の公道で走る前の安全確認や、公道走行で明らかになった課題の対策には、試験条件を自在にコントロールできる閉鎖空間でのテストが重要だ。グローバルでも米ミシガン大学内に「Mシティ」がオープン。産

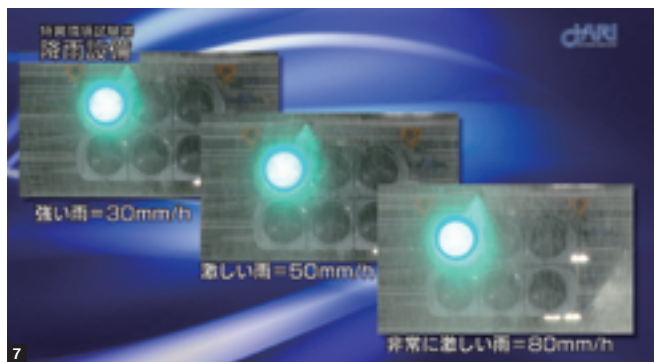


6 多目的市街地で再現できるレイアウト例

6

官学による自動運転を評価するための整備が進む。今回JARは、経済産業省の「自動走行システム評価拠点整備事業」の補助金をもとに、国内初となる自動運転の評価拠点を整備した。Jタウンは「特異環境試験場」「V2X市街地」「多目的市街地」の3つの試験エリアで構成する。特異環境試験場は、全長200メートル、幅16.5メートルの屋内試験場で、天井から雨や霧を発生させたり、投光器で強い日射しを再現する。こういった様々な天候の条件下でも自動運転車が先行車両や歩行者、信

号、標識などを正しく認識できるかを試験することができる。「強い雨」では時間当たり30ミリ、「激しい雨」では50ミリ、「非常に激しい雨」では80ミリの雨量をそれぞれ再現できる。霧は粒径10ミクロン以下の霧を連続1時間以上発生させることができ、視程は15メートルから80メートルの間で調整可能だ。日照試験では、2万〜3万5千ルクスの照度で晴天時の15時、17時に相当する太陽光を再現する。これら過酷な走行



7

環境でセンサー類がどこまで正確に機能するかをテストできる。通信を利用した協調型自動運転システムの検証を行うためのエリアであるV2X(車車間/路車間通信)市街地は、全長約400メートルの直線コースで4つの交差点がある道路。路車間通信のための光ビーコン、760メガヘルツ路側無線機などが備えられており、インフラ協調による安全運転支援の多種多様なシステム構築に対応する。信号機情報との連携や、右



8

7 様々な雨を再現できる 8 投光機を用いると、強い西日が再現できる



10



V2X市街地

9



14



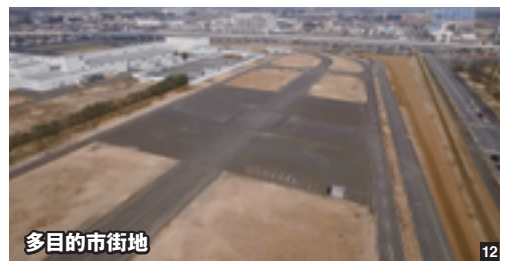
13



11



15



多目的市街地

12

9 V2X市街地

10 信号機と連携することで信号停止に伴う加減速を抑制できる「グリーンウェーブ」の検証実験の様子

11 路側には760メガヘルツアンテナや、歩行者・車両検知センサーが搭載されている

12 多目的市街地

13 様々な交差点形状での実験ができる

14 コンテナを利用して建屋を模擬している

15 白線は自由に移動可能、道路工事の状況もつくりだせる

折時の対向車、歩行者の存在を路側のセンサーが検知して車に情報を送信する試験などができる。また、信号機は回転させられるため信号機のない交差点の再現も可能だ。

多目的市街地は、交差点の形状や道路工事など道路状況が変化した場合も自動運転車が対応できるかを試験できるエリア。

100平方メートルのスペースには、ゴム素材でできた白線や、標識を自由に設置できるため、Y字路や合流・ラウンドアバウトなど複雑な交差点の形状を再現できる。V2X市街地と多目的市街地は、コンテナの仮想建屋や遮蔽板などの目隠しといった必要機材の組み合わせや、高精度デジタルマップも整備されている。

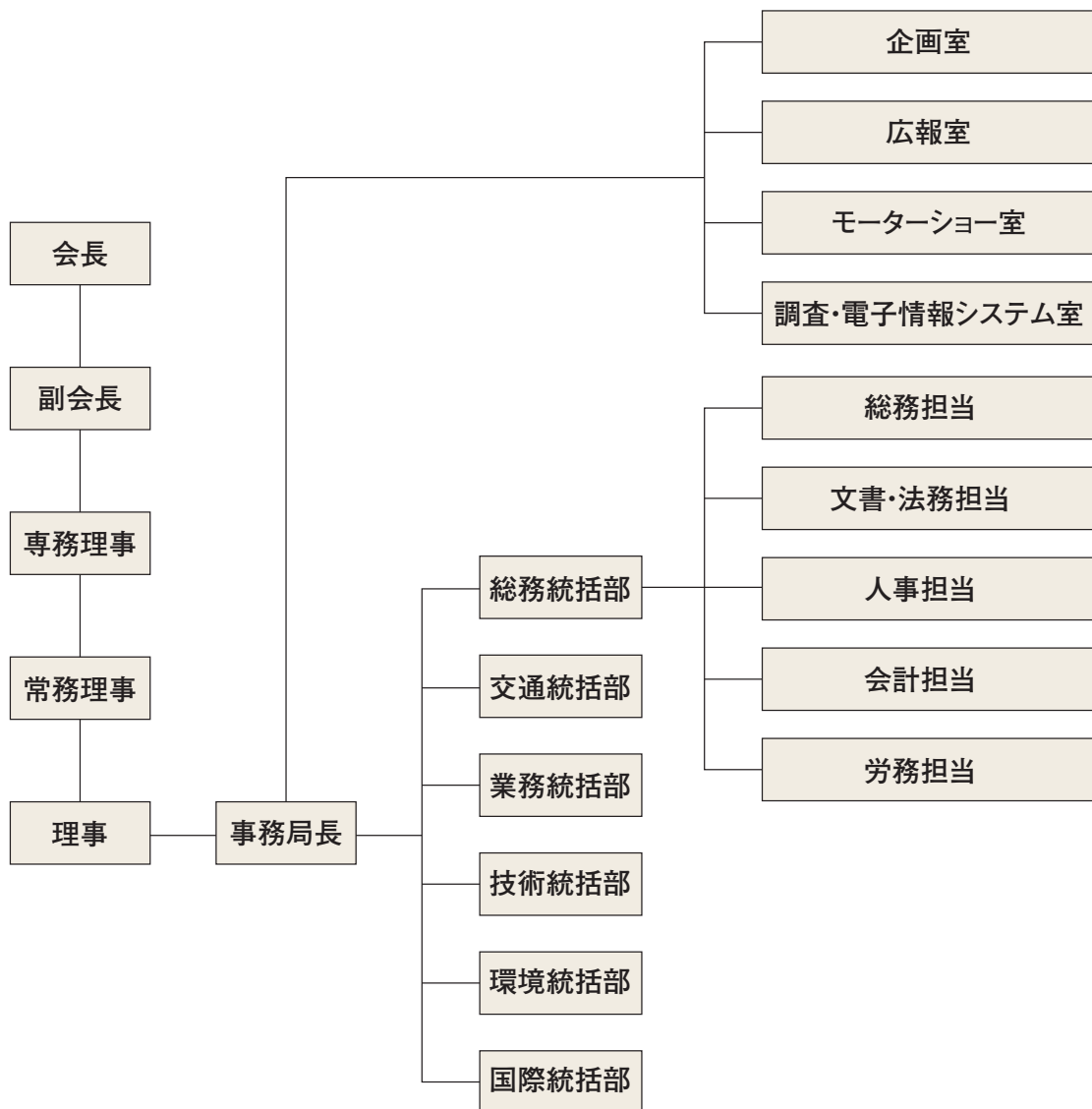
JARでは「自動運転関連の技術開発と産官学連携の拠点」(JAR代表理事、研究所長の永井正夫氏)としてJタウンを位置付ける。自動運転技術は協調領域も多い。自動車メーカーやサプライヤー、ベンチャー企業、大学などが広く連携できる場として活用していく。

また自動運転は標準化や法整備も実用化に向けた大きな課題で、世界で検討が進む。「JARは自動車業界の中立機関。自動運転の試験・評価方法の開発や、標準化・規格化で日本が先行できるようにしたい」という考えもある。JARは産官学をとりまとめながら、欧米との情報交換も密に行うことで、日本が自動運転技術・ルールづくりのどちらでもリードできるよう支援していく。

一般社団法人日本自動車工業会・事務局組織の変更について

事務局組織について平成29年4月1日付にて以下のとおりとしました。

■自工会事務局組織



SUPPORT
self-driving

経産省

国交省

内閣府

警察庁

安全運転サポート車試乗会 高齢ドライバーの事故防止対策



写真左から、内閣府の越智隆雄副大臣、経産省の高木陽介副大臣、国土交通省の末松信介副大臣、そして警察庁の井上剛志交通局長。政府はまた「安全運転サポート車」の、高齢運転者向けの車両の愛称を「サボカー-S」に決めた。

政府が高齢ドライバーの事故防止対策として普及

に取り組む「安全運転サポート車」。3月末に経済産業省省内で体験会が開かれ、関係府省の副大臣らが試乗した。

当日は自動車メーカー8社が車両を用意し、衝突被害軽減ブレーキ（自動ブレーキ）とペダル踏み間違い時加速制御装置を実際に試した。内閣府の越智隆雄副大臣は「初めて自動ブレーキを体感したが安心感がある」と評価し「こうした最先端の技術が普及して、社会実装が進むことは本当に重要だ」と語った。経産省の高木陽介副大臣も「自動ブレーキ、ペダル踏み間違い防止がしっかりと機能していることを改めて実感した」と語ったうえで「しっかりと普及啓発ができるように様々な施策を打っていくことが重要だ」と強調した。

国土交通省の末松信介副大臣は「乗ってみて、安定感のある自動ブレーキだということがわかった。試したことがなかったのが良かった」としつつ「2台に乘ったが、止まった距離が違っていた。統一基準を設けていくことが利用者にとっては大事だ」と



副大臣らは各社の新型車に乗り込み、普段はなかなか試す機会がない自動ブレーキ（衝突被害軽減ブレーキ）とペダル踏み間違い時加速制御装置をそれぞれ体験した。

安全運転サポート車（Ver1.0）

[高齢運転者向け] 愛称：セーフティ・サポートカー S		ベーシック	ベーシック プラス	ワイド
自動 ブレーキ	低速、時 速30km 以下（対 車両）	○	○	○
	対車両		○	○
	対歩行者			○
車線逸脱警報装置				○
先進ヘッドライト				○
ペダル踏み間違い 時加速抑制装置		○	○	○

※他の先進安全装置についても、メーカー判断で追加し、普及啓発に活用することが可能

「ベーシック+（プラス）」「ワイド」の3区分で推奨することにしよう。

話した。警察庁の井上剛志交通局長は「こういった装置を少しでも多くの高齢ドライバーの方に体験して頂き、正確に理解を頂いて、交通安全に資するように警察としても努めて参りたい」と語った。

政府は、自動ブレーキとペダル踏み間違い時加速制御装置などがついた全ての運転者向けの車両の愛称を「セーフティ・サポートカー（サポカー）」に、そのうち、高齢運転者向けの車両の愛称を「セーフティ・サポートカーS（サポカーS）」とし、性能や装備に応じて「ベーシック」「ベーシック+（プラス）」「ワイド」の3区分で推奨することにしよう。



動員**新**記録!

市場活性化への期待感も

国内最大級の二輪車総合イベント「第44回東京モーターサイクルショー」(主催=東京モーターサイクルショー協会)が3月24~26日の3日間、東京ビッグサイトで開かれた。国内外の車両メーカー、販売代理店、関連団体、パーツ・アクセサリー企業など過去最多の155企業・団体が出展。話題のニューモデルなど車両592台を揃えたほか、モーターサイクルに関するあらゆる最新情報が集まった。ファミリーで楽しめる多彩な催しも用意。期間中の来場者数は14万6495人とショーの新記録を樹立し、バイク人気復活を予感させる盛り上がりを見せた。



東京モーターサイクルショー協会
あかさか まさひと
会長 **赤坂 正人氏**

—連日大盛況でしたね

お陰様で期間中の来場者数は、過去最高の14万6495人と前回を10%も上回る事ができました。

—若い来場者をよく見かけました

次の世代を担う若年層の来場が増えたのは大変うれしいことです。高校生は前回比57%増、中学生は同17%増となりました。昨年に引き続き高校生料金をワンコイン(500円)とし、フェイスブックやツイッターといったSNSでの情報発信に力を入れた効果とみられ、来場者アンケートを分析中です。新規の新車購入者に占める10代の構成比は3%ですが、来場者全体に占める10代のウエイトは3%に満たないので、まだ伸びしろはあるでしょう。「モーターサイクルデジタル遊園地」など子どもが楽しめるコンテンツを充実したことでファミリー層の来場が増えました。

—女性の姿も増えました

女性のグループや個人の来場がこれまでよりも多い印象です。

たと運営側か

ら報告を受けています。「レディサポートスクエア」を設け、店頭ではあまり揃っていないSサイズのアパレルを豊富に用意したり、足付き性の良いバイクを展示したことが定着してきたようです。女性の二輪免許取得者も増えており、継続していききたい取り組みです。

—幅広い層で動員を伸ばしました

最も来場の多かった土曜日は、国内4メーカーのブースに説明員が中へ入れられないほどの状態でした。そうなる到来場者も展示したバイクをじっくり見れないという不満が出かねません。手放して喜ぶのではなく、来場が増えてもお客さまの満足度を下げないよう、ブースのレイアウトなども含めて来場者により見やすい展示を出展者と一緒に工夫していかねければならないと感じています。

—東京モーターサイクルショーの位置付けは

東京モーターショーが世界に向けた技術発信の場であるのに対し、東京モーターサイクルショーはモーターサイクルファンがニューモデルを見て触れることができるイベントで、近年





は国内に向けて二輪の楽しさを
広めることに重点を
置いています。

—今年のショーの
出展傾向について

前回までは出
展希望のキャン
セル待ちが30社
以上あり、今回
は展示スベー

スを大幅に拡大。これまで
のアトリウム、西1、西2
ホールに加え、4階の西
3ホールも会場とし、面
積は前回比で25%以上
広がりました。出展者は
155社、展示車両は過

去最高の592台。パーツやア
クセサリー関連の出展が30社増
の94社を数えるなど、周辺ビジ
ネス企業が増加傾向をみせてい
ます。

—二輪モデルの出品が多かった

バイクファンが集まるイベン
トなので、新型車のインパクト
は来場につながる。今回は国内
各社がさまざまなジャンルの新
型を発表し、お客さまの期待値
も大きかった。また国内4メー

カーだけでなく、当協会正会
員の海外メーカーやインポー
ター、それ以外の海外ブランド
も新型車を揃え、より充実した
展示内容となりました。

—国内二輪車市場は厳しい状況
が続いています。市場活性化に
求められるものは

日本自動車工業会の発表で
は、2017年度も二輪車の国内
総需要が減少すると予測さ
れています。原付一種は排ガス
規制による価格アップなどで需
要減が続きそうですが、一方で
生活の足としての原付二種、趣
味としての軽二輪と小型二輪
の需要は回復すると考えます。
マーケットの活性化には、官民
一体で推進中の「二輪車産業政
策ロードマップ」における国内二
輪の5テーマ14課題への取り組
みが重要であり、やれば必ず二
輪車を取り巻く環境にとってプ
ラスになります。原付一種は、地
域を支えるミニマムモビリティ
として不可欠な存在であり、E
V(電動化など)によって新たな
需要が見込めそうです。このほ
か交通事故防止や、次世代ユー
ザーづくりが必要になります。

す。

—今年の東京モーターショーに
ついて

二輪の世界シェアの44%は日
本の4メーカーが占めていま
す。東京モーターショーはこれ
からの二輪の世界がどう変化し
ていくか、将来の姿を見ることが
できる唯一のショーとして期
待しています。

—二輪車ファンへのメッセージを

主催者ではありませんが、私自
身も学生時代からのオートバイ
ファンとして東京モーターサイ
クルショーを毎年楽しみにして
います。このショーは皆さんに
支持されて継続的に開催できる
ことが大事だと思っています。
そのためにも「ライダー」お客さ
まの視点」を絶対に忘れてはい
けません。皆さんのバイクライ
フがより素晴らしいものとなる
よう、ショーが二輪活性化の一
助になればと願っています。安
心・安全で楽しいバイクライフ
実現のため、ライダー1人ひと
りが交通安全とマナーを守り、
ぜひバイクを広める伝道師に
なっていきたいと思いますね。

ホ ンダは、新型車を中心にさまざまなカテゴリのモデルを21台展示した。3月に国内販売を開始した「CBR1000RR SP」、今後市販予定の「CBR250RR」「X-ADV」「レブル250/500」ほか、ロードレース、モトクロス、トライアルのワールドチャンピオンマシンなどを出展。ライディングウェアやライダー向けスマホアプリ「ホンダモトリンク」も紹介した。また漫画「攻殻機動隊」の実写版SF映画「ゴースト・イン・ザ・シェル」に登場した近未来バイク（ベース車・N M4）を披露した。

ホンダモーター
サイクルジャパン



CBR250RR

「CB1100RS」をベースに、スポー
魂を揺さぶるホンダモーターサイク
ルをテーマに、バイクのある生活を提
案しました。新製品と市販予定車中心
の展示は、来場したお客様にこの場で初
めて見る感動を与えることもコンセプ
トとしています。特に人気を集めたのは
市販予定の軽二輪「CBR250RR」と
「レブル250」。また発売早々の「CB
R1000RR」も実際にまたがつて感
触を確かめてもらえるようにしました。

ツイメージを強調したカスタマイズコン
セプトも注目されました。
「市場活性化のポイント」は？ 小型限
定普通二輪免許の取得軽減、高校生の一
定年齢の運動放棄、駐車インフラの整備拡充
などが求められており、業界一体となっ
て改善に取り組んでいます。その上で
メーカーの責任となるのは魅力あるモ
デルを発売し、お客様に広く受
け入れてもらうことが最も
重要といえます。

「ス
担当
コメント

ホンダモーターサイクルジャパン
企画部 商品企画課 主査

古賀 耕治氏



「ゴースト・イン・ザ・
シェル」の近未来バイク



X-ADV



レブル250
Star Concept

ヤマハは、リリース直後の「MT-10」「AXIS Z」、モデルチェンジした「MT-09」「TMAX530」をはじめ、「MT」シリーズ、「YZF-R」シリーズ、「MAX」シリーズ、前2輪の3輪車「TRICITY (トリシティ)」など最新ラインアップを展示。市販予定の「SCR950」「XMAX250」も披露した。部品・用品のワイズギアと合同で、モデル別アクセサリを提案するなどヤマハの魅力を一ータルで伝えた。全日本選手権に参戦するヤマハライダーのトークショーも行った。

ヤマハ発動機販売



MT-10

グループのワイズギアを合わせると
会場内で最大級のスペースを確保し、幅
広いラインアップを揃えました。仲間
がひろがる、未来をひろげるがテーマ
で、ヤマハに乗れば一緒に楽しむ仲間も
増えるというメッセージを込めた展示
を行いました。展示の目玉は国内初披
露となる「MT10/同SP」と「TMA
X530 DX/SX」。それぞれのシ
リーズのフラッグシップモデルというこ
ともあり、注目を集めました。特
に「MT10」はまたがりたい方

「ス
担当
コメント

ヤマハ発動機販売 営業統括部
MC営業部マーケティング課 課長

宮本 義信氏

の行列ができていたほどです。
「市場活性化のポイント」は？ リーマ
ンショック後は何をやっても厳しい時期
が続いたが、ここ数年は若者に届く情報
発信に手応えがあり、新規層獲得の可能
性を感じます。原付は経済性や有用性の
アピール、スポーツバイクはライディン
グの楽しさを体感する機会の提供と購
入後の遊び方の提案が必要。またバイク
仲間のネットワークづくりをお手伝いす
ることも大切だと思います。



SCR950



TMAX530



XSR900 (オーセンティック仕様)

※役職は3月18日時点

スズキ二輪

スズキは「GSX-S750 ABS」「V-Strom250」「BURGMAN400」などの日本初公開モデルに加え、スーパースポーツバイク「GSX-R1000R」と競技車両などを参考出品し、さらに「隼」などスポーツバイク主体に市販車も並べた。見て触れて体感できる展示スタイルで、スズキ二輪車の魅力を発信した。普段は触れることすらできないMotoGPマシン「GSX-RR」にまたがることのできるコーナーには、常に人だかりができていた。



GSX-S750 ABS



GSX-R1000R



ジクサー



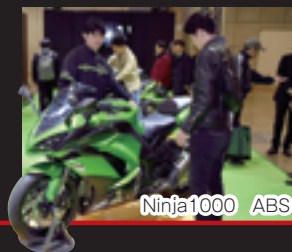
V-Strom250

カワサキモーターズ ジャパン

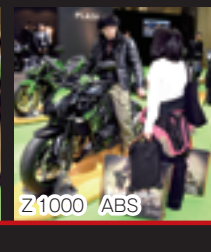
カワサキは、国内初公開となる「Ninja(ニンジャ)650 ABS」「Z650 ABS」、国内販売を開始した「Ninja1000 ABS」「VERSYS-X 250 ABS TOURER」、川崎重工の技術を結集した「Ninja H2」などを展示した。またブースの一部を仕切り、このほどスタートした新しい販売チャンネル「カワサキプラザ」を再現。アパレルやグッズも展示し、モーターサイクルとともに歩むライフスタイルを提案した。



VERSYS-X 250 ABS TOURER



Ninja1000 ABS



Z1000 ABS



カワサキプラザゾーン

スズキ
ブース
担当者
コメント

スズキ
二輪

営業統括部販売促進課 次長

村上 茂氏

日本初公開の7モデルを含む展示車を見るだけではなく、またがってもらえる構成としました。ブースのテーマは「スポーツ」です。中でも4月17日発売の「GSX250OR」、国内投入に向けて準備中の「V-Strom250」は来場した多くの皆様に強い関心を持っていただけました。スズキが作り続けている750ccスポーツの最新型「GSX-S750 ABS」も注目を集めました。このほか1月に発売した「ジクサー」は、バイク本来の楽しみを手頃な価格で味

わえると若い方にも好評でした。

＜市場活性化のポイントは？＞ 50CCモデルの販売不振は続いていますが、趣味でオートバイに乗る層の需要は根強く、こうした層に向けて様々な楽しさを提供できるモデルの提案が欠かせません。

バイクのメリットである利便性をアピールするとともに、バイクに乗ることを楽しむ趣味的な部分を多様化させていくことが求められると感じています。

カワサキ
ブース
担当者
コメント

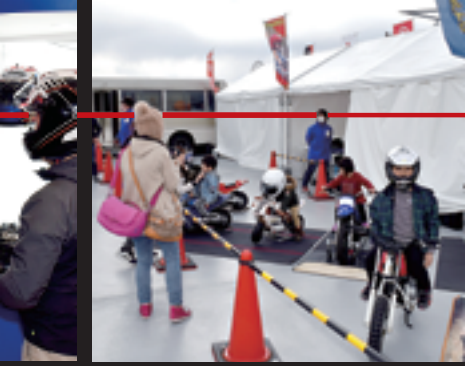
カワサキモーターズジャパン 営業統括部 営業部 販売促進グループ 参事

井澤 正明氏

展示は「Ninja」「Z」そして国内販売のメインとなる「VERSYS-X 250」の3つのゾーンで展開しました。250アドベンチャーはKLE250Aネーロの販売終了から約20年間経ちます。「VERSYS-X 250」は、お客様から「こんなバイクを待っていた」といううれしい反響がありました。信号待ちで上位機種と並んでも見劣りしない車格で、ゆったりツーリングできるこだわりの仕上げ。「Ninja1000」で

モーターサイクルの世界に足を踏み入れた若いライダーの次の1台として提案したいと考えます。

＜市場活性化のポイントは？＞ 今まで接触できていないユーザー層へ、いかにリーチしていくか。その答えの一つが推進中の新販売網であるカワサキプラザといえます。新たな需要の開拓が私たちの望むベストな姿です。魅力ある新型車で市場を盛り上げていきます。



ニューモデルラッシュで来場増 目立ってきた若年層 市場回復への期待も



今年の東京モーターサイクルショーは、期間中の来場者数が前回は10%上回る盛況をみせた。前週に開催した大阪モーター

ショーも、前年比6%増の動員と好調。国内二輪車メーカーをはじめ各社、魅力的な新型車デビューが相次ぎ、ショーで初めて実車披露するモデルも多かったことが、来場増の原動力となった。また特徴的だったのが来場者層の広がり。来場の中心は依然として中高年層だがファミリーや女性、そして何より若者の姿を多く目にできたことは、市場拡大に取り組み関係者を勇気付ける福音となった。

出展155社が600台に迫るモーターサイクルやトライク（三輪バイク）を展示するなど、前回に比べて大きくスケールアップしたショー。バイクシーズン本番を迎え、いち早く新型車を見ようと初日から多くのファンが詰め掛けた。

今回は例年以上に発売前や発

売直後のニューモデルの出品が多かった。特に趣味のモーターサイクルとしてのエントリークラスでもある250ccモデルに注目車が揃ったことは、若い層の集客に弾みをつけた。

主だった新型250を挙げてみるとHondaは「CBRR250RR」「レブル250」、ヤマハが「XMAX250」、スキの「GSX250R」「V-Strom 250」、カワサキが「VERYSYS-X250 ABS」という充実ぶりだ。

世界的に人気カテゴリとなつているアドベンチャースポーツは、これまでビッグバイクを中心に展開されてきた。街乗りからツーリングまで多用途に使用、乗車時の視界も良いなど四輪のSUV（スポーツユティリティ）に似たタイプのモーターサイクル。新発売の「VERYSYS-X250 ABS」、国内販売予定の「V-Stron250」は、軽二輪でアドベンチャースポーツを実現したもの。大型車を思わせる大柄なバイクが手の届きやすいクラスで登場し、新たな需要を開拓しそつだ。

40回迎える ライダーの祭典

鈴鹿8耐

「2016-2017 FIM世界耐久選手権最終戦『コカ・コーラ・鈴鹿8時間耐久ロードレース第40回記念大会』の発表会が、東京モーターサイクルショー会場で開かれた。7月27～30日（本戦29、30日）、トップライダーが三重県・鈴鹿サーキットで熱い戦いを繰り広げる。初めて世界耐久選手権の最終戦として開催される今年の大会は、8耐常連チームと世界耐久フル参戦チームのガチンコ対決となる。これまで数々の名勝負をみせてくれた日本で最も有名なバイクレース。ぜひサーキットで感動と興奮を味わいたいものだ。今年はレースの合間に音楽を楽しむ



イベント「8フェス」も展開。多数のアーティストがライブパフォーマンスを行う。さらに16～22歳ならば無料で観戦できる「ヤング割 0円キャンペーン」や8耐観戦券を持つ大人1人につき高校生以下の子ども5人の観戦が無料になる「8tai! 子どもと一緒に! キャンペーン」などの企画も用意している。



数年前まではスクーターが250ccの多くを占める時代が続いた。いわゆるビッグスクーターのユーザーは、二輪の上級移行に結び付きにくかった。駐車規制などを機にスクー

ター需要が縮小する中、250市場はスポーツバイクが

復権してきている。購入者の中心はエントリー層の若者で、そのウエイトは「年を追うごとに高まっている」(ヤマハ発

動機販売)という。250スポーツバイクのユーザーは上位機種への代替も

期待でき、250スポーツバイクの取扱は今後の市場活性化にも大きな意味を持つ。

スポーツバイクに乗る若者が増えてきた背景として、約30年前のバ

イクブームの際に二輪の楽しさを知った世代が親になり、その子どもたちが乗り始めているという見方がある。親子でツーリングを楽しんでいるという声もよく聞かれるようになった。モーターサイクルを取り巻く環境はまだ課題が山積し、市場回復にはハードルも多いものの、明るい兆しは見えつつあるようだ。

一方、ビッグバイクのニューモデルも注目の車種が目白押しだった。国際基準調和に伴う排気騒音規制の見直しで、国内向け大型車のバリエーション強化や出力向上がみられた、ホンダ「CBR1000RR」、ヤマハ「MT10」「ススキ」「GSX-S

1000」、カワサキ「Ninja 1000」などの大型スポーツバイクは、海外向けと同様の出力で国内販売される。

輸入車の商品展開にも好影響があった。これまで輸入車はオリジナルと異なるマフラーの装着などによって日本の規制に対応することも多かったが、基準が国際統一されてその必要がなくなり、多様な車種を日本導入しやすくなった。本来のデザイ

ンとパワーで輸入車に乗れるのは、販売を後押しする材料になる。

また、日本自動車工業会では、政府や二輪車関係団体、地方自治体とともに、世界に通用するバイク文化の創造やバイク産業の振興、市場の発展を目指すため「BIKE LOVE FORUM」を毎年開催。バイクを取りまく国内外の政策課題や施策を議論するとともに、若者など関心が低い層にバイクへの興味喚起を図ることで、バイクファンの拡大を目指す取り組みも行っている。5回目となる今年は、9月16日(土)に群馬県前橋市(於:前橋テルサ)で開催予定。

東京モーターサイクルショーでは、幼い子どもがバイクに親しめるイベントも盛り沢山に用意された。「MFJ親子バイク祭り」「モーターサイクル・デジタル遊園地」「仮面ライダーエグゼイドショー」はいずれもちびっ子たちで大賑わいだった。二輪車市場の健全な発展のためには、

未来のグッドライダーを育てていくことが大切な取り組みとなるはずだ。

GW、ご家族・お友達と
富士スピードウェイへ出かけよう!

FUJI GT
500KM RACE
2017.5.3 [wed] - 4 [thu]



ニッポンを元気に!

2017 AUTOBACS SUPER GT ROUND 2

FUJI GT 500KM RACE
2017.5.3 wed - 4 thu FUJI SPEEDWAY

2017 AUTOBACS SUPER GT ROUND 2 FUJI GT 500KM RACE

5月3日(水・祝)~4日(木・祝)、
ゴールデンウィーク恒例の人気
レース「SUPER GT」の第2戦が富
士スピードウェイで開催されます。

レクサス、日産、ホンダが威信を
かけて争うGT500クラスと、そ
れ以外にトヨタ・SUBARUや海外
メーカー勢のAudi、Porsche、
BMW、Ferrari、Mercedes-
Benz、Lamborghiniなどが加わる
GT300クラスの2クラスに分かれ、
混走で行われます。

本大会は、SUPER GTシリーズで
は毎年最多の観客動員数を誇るレ
ースです。

スタンドで真剣に観戦するもよし、
芝生にレジャーシートを広げてお弁
当食べながら観戦するもよし、パーベ
キューで楽しみながら観戦するも良
し、お好みの観戦スタイルでゴールデ
ンウィークのイベントとして是非お楽
しみください。



詳細は、公式サイト内大会ページ(<http://www.fsw.tv/freepage/1524/>)をご参照下さい。

HP <https://supergt.net>

主催：株式会社GTアソシエーション (GTA) 富士スピードウェイ株式会社 FISCO クラブ (FISCO-C)

日本自動車工業会

<http://www.jama.or.jp/>



詳細はQRコードを読み取り、各ホームページをご覧ください。

●自工会会員各社

いすゞ自動車(株)	http://www.isuzu.co.jp/
川崎重工業(株)	http://www.khi.co.jp/
スズキ(株)	http://www.suzuki.co.jp/
(株)SUBARU	https://www.subaru.co.jp/
ダイハツ工業(株)	http://www.daihatsu.co.jp/
トヨタ自動車(株)	http://www.toyota.co.jp/
日産自動車(株)	http://www.nissan.co.jp/
日野自動車(株)	http://www.hino.co.jp/
本田技研工業(株)	http://www.honda.co.jp/
マツダ(株)	http://www.mazda.co.jp/
三菱自動車工業(株)	http://www.mitsubishi-motors.co.jp/
三菱ふそうトラック・バス(株)	http://www.mitsubishi-fuso.com/
ヤマハ発動機(株)	http://global.yamaha-motor.com/jp/
UDトラックス(株)	http://www.udtrucks.co.jp/

●自工会会友

ゼネラルモーターズ・ジャパン(株)	http://www.gmjapan.co.jp/
-------------------	---

●主な自動車関係団体

一般社団法人 日本自動車部品工業会	http://www.japia.or.jp/
一般社団法人 日本自動車車体工業会	http://www.jabia.or.jp/
一般社団法人 日本自動車機械器具工業会	http://www.jamta.com
公益社団法人 自動車技術会	http://www.jsae.or.jp/
一般財団法人 日本自動車研究所	http://www.jari.or.jp/
一般財団法人 日本自動車研究所 JNXセンター	http://www.jnx.ne.jp/
一般社団法人 日本自動車販売協会連合会	http://www.jada.or.jp/
一般社団法人 全国軽自動車協会連合会	http://www.zenkeijikyoo.or.jp/
一般社団法人 日本自動車会議所	http://www.aba-j.or.jp/
一般社団法人 日本自動車連盟	http://www.jaf.or.jp
日本自動車輸入組合	http://www.jaia-jp.org/
一般社団法人 自動車公正取引協議会	http://www.aftc.or.jp/
一般社団法人 日本二輪車普及安全協会	http://www.jmpsa.or.jp/
公益財団法人 日本自動車教育振興財団	http://www.jaef.or.jp/
公益財団法人 自動車製造物責任相談センター	http://www.adr.or.jp/
公益財団法人 自動車リサイクル促進センター	http://www.jarc.or.jp/
一般社団法人 自動車再資源化協力機構	http://www.jarp.org/
一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会	http://www.jaspa.or.jp/
一般財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会	http://www.mfj.or.jp/
一般社団法人 全国レンタカー協会	http://www.rentacar.or.jp/
自動車基準認証国際化研究センター	http://www.jasic.org/
一般社団法人 日本中古自動車販売協会連合会	http://www.jucda.or.jp/
公益社団法人 全日本トラック協会	http://www.jta.or.jp/
一般社団法人 日本自動車リース協会連合会	http://www.jala.or.jp/
公益社団法人 日本バス協会	http://www.bus.or.jp/
公益社団法人 全国通運連盟	http://www.t-renmei.or.jp/
一般社団法人 日本自動車タイヤ協会	http://www.jatma.or.jp/
一般社団法人 自動車用品小売業協会	http://www.apara.jp/
一般社団法人 日本自動車補修溶接協会	https://jarwa.or.jp/



NHK

やま だ けん たらう
山田 賢太郎

ミャンマーの胎動を感じて……………

⊕経済部に在籍して6年目になります。さまざまな業界や役所を担当してきましたが、印象に残る取材の1つにミャンマーへの出張があります。経済産業省を担当していた3年前、平成26年1月、BS1で放送している「経済フロントライン」のロケで、半月ほどですが、ミャンマーに滞在しました。

⊕年平均7%前後の経済成長を続け、人口はおよそ5000万人あまり。タイに匹敵する市場規模を持つことから「アジア最後のフロンティア」と呼ばれているミャンマー。日本政府や商社の支援によって、首都ヤンゴン近郊のティラワ経済特区で大規模な工業団地の造成が始まったり、インドネシア半島に横串を刺すように伸びる幹線道路、「東西経済回廊」のミャンマー側の新ルートの整備も着手され、日本の大手物流会社が定期便を試験運航したりしていました。それらの現場を取材しながら、民政移管によって、長い鎖国の眠りから解き放たれたミャンマーが、ビジネスの面でも大きな転換期を迎えようとしていることを肌で感じる事が出来たのでした。

⊕ミャンマーの街々を巡り、その至るところで圧倒されたのは、まるで濁流のように激しく行き交う車の数々。そのほとんどが日本メーカーの中古車でした。右側通行なのに、車は左側通行用の右ハンドル。路線バスも日本で見慣れたバス会社のものがそのまま使われています。どこか懐かしさすら感じました。モータリゼーションは、1人当た

りのGDPが3000ドルを超えると急速に進むと言われていますが、ミャンマーはまだ1200ドル程度。自動車輸入の規制緩和から日が浅かったということもあったのですが、「どこにそんな車を買うお金があるのか」という問いかけに、地元の方は、「みんな、こっそりため込んでいるタンス預金を持ち出して、丈夫でよく走る日本車を買っている」と説明してくれたのでした。今年に入り、ミャンマー政府は渋滞緩和や自動車産業の育成を目的に、右ハンドルの輸入を大きく規制したと伝えられています。現地の中古車業者は経営的に打撃を受けていることでしょう。ただミャンマーを走る車の9割以上が日本車ともいわれ、その支持は根強いと思います。中古車ビジネスをとりまく状況は、まだ紆余曲折があるかもしれません。

⊕一方の新車市場。私が訪れた時は、ヤンゴン屈指の繁華街、「SukuraTower」前の交差点付近に日本車メーカーのSUVの広告が掲げられるなど、現地で販売が立ち上がりつつあるという状況でした。今、販売のみならず現地での生産も本格化させる動きが出てきています。とはいえミャンマーに自動車産業が根付くのは、まだ時間がかかるかもしれません。農業が中心で所得水準は依然低く、関連する部品メーカーも集積していません。でもポテンシャルは十分に秘めています。次、ミャンマーを訪れた時には街の変化はもちろん、どんな車が走っているかにも注目したいと思います。





時間に縛られない自由さが
クルマの心地よさ。

寄り道は
クルマならではの
旅の楽しみ!

思わぬところで、
えっ、スゴイ!って感動や、
なにコレ?っていう驚きや、
フっ!っていう楽しみに会える。



素敵なワクワクを
たくさんみつけよう!



さあクルマで、
Let's YORI-MICHI Drive!



安全運転で楽しいドライブ!!

クルマの正しく安全な使い方については <http://www.anzen-untten.com>

JAMA 一般社団法人 日本自動車工業会
JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION, INC.
〒105-0012 東京都港区芝大門1-1-30 日本自動車会館

世界を、ここから動かそう。

BEYOND THE MOTOR



TOKYO MOTOR SHOW 2017

10.27~11.5 東京ビッグサイト